23.2.45

FW/FB Fw 190-170924(2)

Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Bremen

Flugbericht Fw 190/170924 D - 11 V - 56 4.1.45 - 2.2.1945, Nr. 2

S.C. Archiv Bad Ellsen

Blatt: 1

Geheim

Verteiler:

Herrn Prof.Tank
Herrn Kaether
Herrn Blaser
Herrn Mathias
Herrn Wolff
Herrn Mügge
Herrn Klemm, T.Z.

Entwurfsabteilung
Mustererprobung:
Erprobungsleiter (H.Sander)
Flugabteilung

Fl.-Nr.:	Datum:	Start:	Landung:	Dauer:	Flugzeugführer:
38	29. 9.44	17.50	18.33	43'	Sander
39	3.10.44	7.45	8.29	44'	Schnier
40	4.10.44	12.56	13.08	12'	Schnier
41	21.10.44	15.00	15.27	27'	Märschel
42	21.10.44	17.00	17.20	20'	Prof.Tank
43	21.10.44	11.48	12.25	37'	Sander
44	9.11.44	18.58	9.25	27'	Schnier
45	11.11.44	8.36	9.19	43'	Schnier
46	11.11.44	12.58	13.2o	22'	Sander
47	11.11.44	15.34	16.14	40'	Sander
48	14.11.44	15.53	16.40	47'	Sander
49	17.11.44	12.45	12.55	10'	Schnier
50	17.11.44	14.30	15.35	65'	Schnier
51	26.11.44	14.13	15.26	73'	Sander
52	8.12.44	15.11	15.45	34'	Schnier
53	9.12.44	12.13	12.35	22'	Schnier
54	4. 1.45	15.56	16.22	26'	Prof.Tank
55	13. 1.45	14.50	15.15	25'	Schnier
56	16. 1.45	15.39	15.48	9'	Schnier
57	20. 1.45	9.53	10.36	41'	Sander
58	20. 1.45	14.48	15.24	36'	Schnier
59	22. 1.45	16.32	16.53	21'	Schnier
60	23. 1.45	11.55	12.22	27'	Schnier
61	25. 1.45	15.52	16.20	28'	Schnier
62	30. 1.45	13.40	14.03	23'	Schnier
63	2. 2.45	13.50	14.25	35'	Schnier

Zustand: Motor Jumo 213 F
MK 108 - Beulen auf dem Flügel
MG 151 - Klappen unter dem Flügel
Bewaffnung: 2 MG 151 in der Flügelwurzel
Schußkanäle auf Motorhaube abgedichtet
Klappe vor Windschutz mit Übergang vor den Schußlöchern
Nicht gespachtelt, ohne Glattanstrich
Feste Radklappen
ETC 504.

Flugprogramm:
Ermittlung des Einflusses verschiedener Triebwerksspaltab - dichtungen auf die Geschwindigkeitsleistungen.

Air Documents Research Unit
Microfilm No.
R 3736

FW 55572

Mappe Nr. | Ausgegeben | 2

Fw 589 HU.

Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H. Nr. 26a

Williams Aircraft Performance.org

Archives of M. Williams

Flugergebnis:
Es wurden folgende Zustände vermessen:

1.) Triebwerk hinten abgedichtet, d.h.Auslegung der Triebwerksspalte zwischen Triebwerk und Klappe vor Windschutz sowie am Flügelübergangdurch Gummistreifen.Der Spalt an Triebwerksunterschale war nicht abgedichtet.

2.) Triebwerk vorne abgedichtet, d.h. Kühlerklappengestänge-Durchtritte durch Gummimanschetten, Bördellöcher am Kühlerspant durch Bleche abgedichtet.

3.) Triebwerk vorne und hinten abgedichtet.

4.) Triebwerk nicht abgedichtet.

5.) Triebwerk nicht abgedichtet, Triebwerksunterschale wieder seitlich in Strak gesetzt.

Bei Zustand 1 ./. 4 war die Triebwerksunterschale um 15 mm nach links versetzt.

Kurvenblatt 1 zeigt die Auftragung der Meßpunkte für die einzelnen Zustände.

In Kurvenblatt 2 sind die Geschwindigkeitsverläufe für Kampf- und Startleistung zum direkten Vergleich aufgetragen.

Danach ergibt sich,

1. dass es praktisch gleich ist, ob das Triebwerk vorne oder hinten abgedichtet wird.In beiden Fällen ergibt sich ein Geschwindigkeitsgewinn von 7 ./. 8 km/h.
2. dass bei beiden Abdichtungen vorne und hinten der Geschwindigkeitsgewinn bei Kampfleistung 14 km/h und bei Startleistung 17 km/h beträgt, dabei ist berücksichtigt, dass durch Versetzen der unteren Triebwerksschale um 15 mm nach links bei Startleistung 4 km/h gewonnen werden,während bei Kampfleistung praktisch kein Einfluss auf die Geschwindigkeiten festgestellt wurde.

Zu den Versuchen ist noch zu bemerken, dass die Abdichtung am Flügelübergang nicht einwandfrei war.Das Gummi war zum Teil durch Abgase zerstört und hat sich während der Flüge nach aussen gedrückt. Vielleicht ist das ein Grund mit,warum die hintere Triebwerksabdichtung nur 7 ./. 8 km/h gebracht hat,während bei der Fw 190/ Werk-Nr.210002 ein Gewinn von 15 km/h festgestellt worden war.Durch diese Versuche ist jedenfalls bewiesen, dass auf dichte Triebwerke unbedingt Wert zu legen ist.

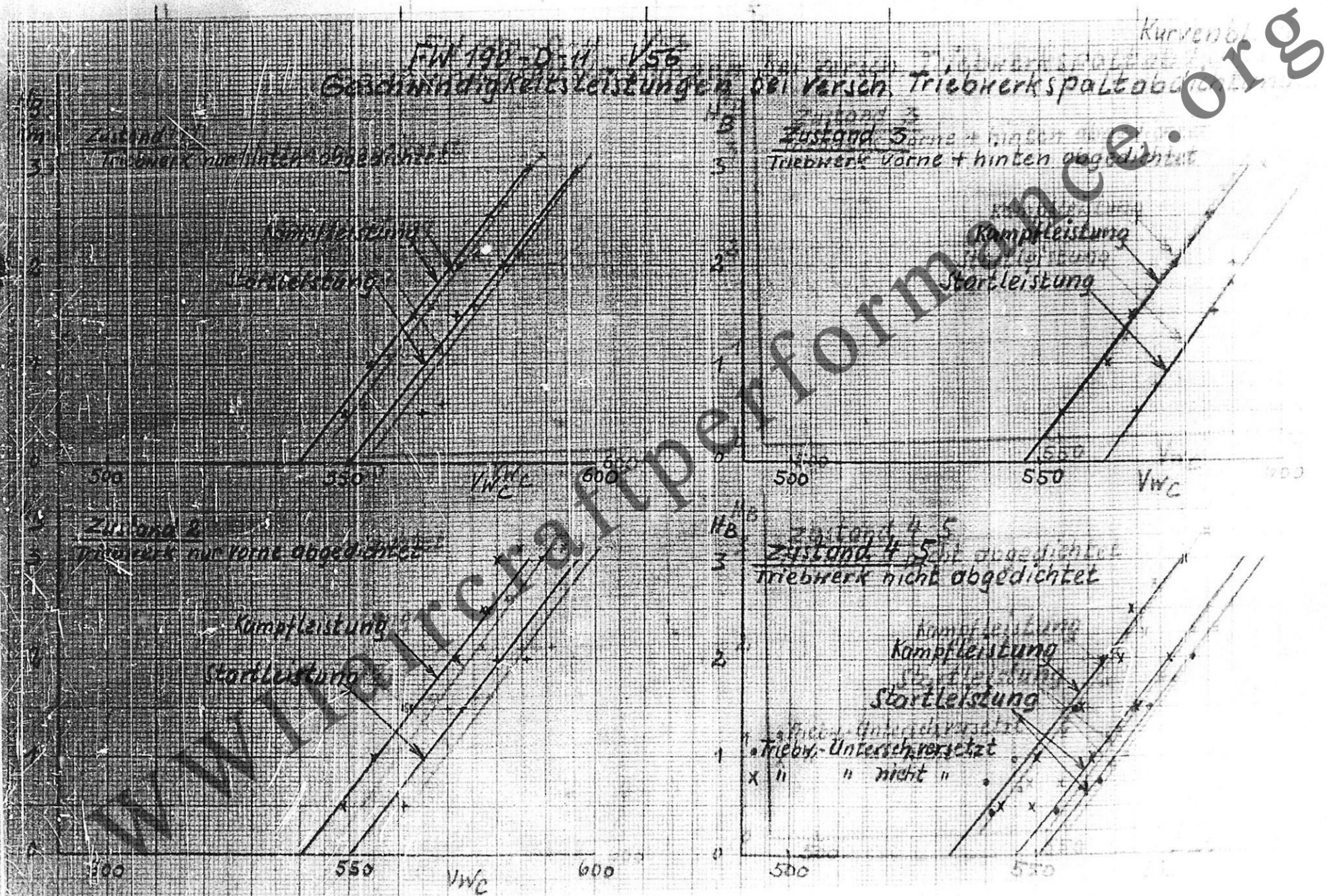
Langenhagen, 13.2.45.
Seh/Tü

Flugabteilung ME
Bearbeiter
Schoern
(Schoern)

Erprobungsleiter
Sander
(Sander)

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H. Nr. 26 a

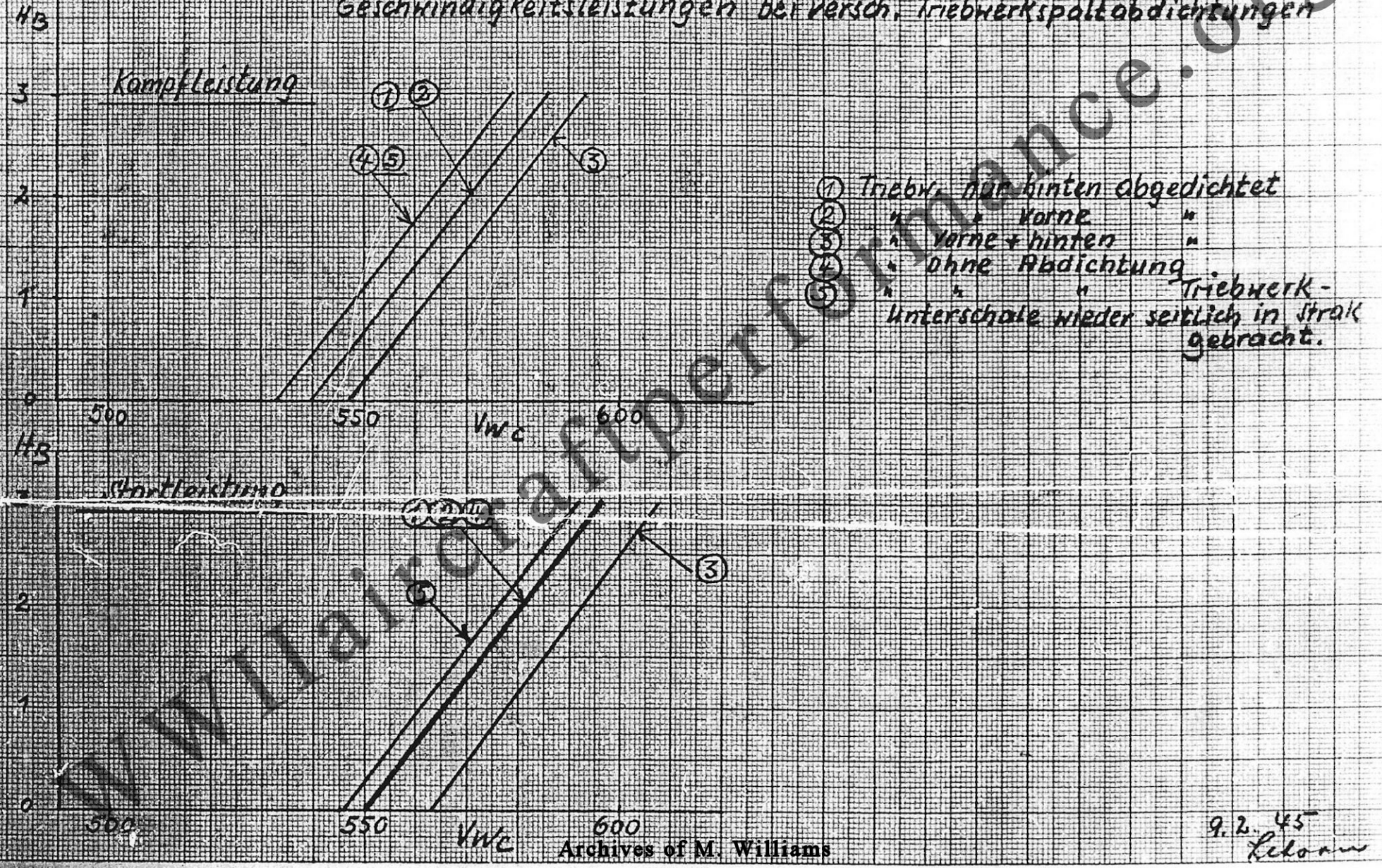
www.warbirdperformance.org



Archives of M. Williams

Kurvenbl. 2

Fw 190 D-11 V56
Geschwindigkeitsleistungen bei versch. Triebwerkspaltabdichtungen



① Triebw. nur hinten abgedichtet
② " " vorne " "
③ " vorne + hinten " "
④ " ohne Abdichtung
⑤ " " " Triebwerk-Unterschale wieder seitlich in Strak gebracht.

9.2.45
Lelorm

Aviation Performance.org
Archives of M. Williams